

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION DE COMISIONES

XLIIa. LEGISLATURA

Segundo Período

CARPETA Nos. 591 592 593 de 1986

DISTRIBUIDO Nº 452 de 1986

Comisión de Transporte y Obras Públicas

Setiembre de 1986

MARINA MERCANTE

Versión Taquigráfica de la sesión de la Comisión del día 22 de setiembre de 1986

Sin corregir

Preside : Señor Senador Reinaldo Gargano.

Miembros : Señores Senadores Luis Alberto Lacalle Herrera, Luis B. Pozzolo y Alfredo Traversoni.

Integrante : Señor Senador Manuel Flores Silva.

Invitados Especiales : Subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, doctor Alejandro Achugarry; Director General de Marina Mercante del Ministerio, Capitán Andrés G. Moll Escanellas; por la Cámara de la Marina Mercante, Capitán Carlos Deambrosio, Presidente; Capitán Eitl Ravenna, Vicepresidente; don Jorge Augustis, Secretario; Capitán Jorge Rodríguez Veiga y Contador Juan Carlos Barrios.

---

25 x

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 15 y 13 minutos)

La Comisión da la bienvenida a los señores miembros de la Cámara de la Marina Mercante quienes en esta oportunidad explicarán varias modificaciones realizadas. En tal sentido, damos la palabra a su Presidente, señor Deambrosio.

SEÑOR DEAMBROSIO.- Teniendo en cuenta la inquietud que han demostrado los señores Senadores con respecto al tema tratado en la sesión anterior --y del que no habíamos hecho ninguna proposición-- hemos hecho llegar a esta Comisión algunas modificaciones de lo que consideramos indispensable en relación a la ley de abanderamiento a los fictos y reservas de carga, asunto que está incluido dentro del decreto-ley Nº 14.650.

Hemos tratado de buscar soluciones que sean mucho más fáciles y, a la vez, que le den a la autoridad y al Gobierno la seguridad de que se haga un buen uso del pabellón nacional y, además, de que la Marina Mercante continúe aportando divisas en forma frecuente y en mayor número, por su intervención entre terceros países.

Nuestra intención ha sido hacer llegar a esta Comisión algo así como la sustitución del artículo 3º, a efectos de evitar situaciones que se han dado, como por ejemplo, que un buque uruguayo tuviera una colisión con uno extranjero, encontrándose en el puerto de otro país, y este último tomara la carga en sustitución del primero. Es por eso que a través de la modificación hecha al artículo 3º, proponemos cuál será el orden de prioridades. Se hará hincapié en los buques nacionales y/o arrendados por compañías de nuestro país, con tráfico regular aprobado y que integre conferencias de fletes o no, pero sí cumpliendo con los requisitos establecidos en los artículos 9º y 10 del decreto-ley número 14.650. Esto es, aquéllas en que el armador sea nacional, o la compañía esté constituida por titulares nacionales con directivos uruguayos y, a la vez, que el 51% de sus acciones sean nominales de ciudadanos de nuestro país.

En segundo término, estarían los buques extranjeros que integran conferencias de fletes con otros nacionales,

25X

homologados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para el transporte de cargas conferenciadas.

En tercer lugar, se encuentran los buques nacionales que realizan tráficos no regulares.

En cuarto término, tenemos buques regulares con tráficos ocasionales y, finalmente, buques de cualquier bandera. A tales efectos, se deberá indicar en las denuncias de importación, el medio por el cual será transportada la mercadería.

Quiere decir que de esta forma se evitarían los problemas que se creaban y los reclamos que se realizaban por parte de terceros países, en cuanto a que sus buques se encontraban en ese lugar y deseaban tomar las cargas.

Entendemos que habiendo buques de bandera uruguaya disponibles para tomar las cargas, ellos deben hacerlo, porque de esa manera no sólo hacemos presente nuestra soberanía, sino que también utilizamos la carga que nos es propia; es decir, lo que viene para nuestro país, lo que compramos y pagamos, debe ser transportado por buques de bandera nacional.

Lo que se hace normalmente el comprar FOB y vender CIF, cosa que nos cuesta mucho entender. Pero, sin embargo, es la única forma de comerciar obteniendo los mayores beneficios para el país.

El artículo 4º expresaba: "Los buques de bandera nacional existentes a la fecha de promulgación de esta ley gozarán la reserva de las cargas, aunque no llenen los requisitos de los artículos 9º y 10, siempre que realicen servicio regular aprobado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas".

Esto ocurría porque existía una compañía que trabajaba de tiempo atrás, en la que el 51% de sus acciones no estaba en manos de ciudadanos uruguayos. Esto fue sustituido a través de una transacción --a efectos de no sacar a los armadores-- por el texto de este artículo 3º que consideramos muy importante. Dicho artículo expresa. "El transporte de mercaderías, bienes o productos de importación, tránsito o admisión temporaria, que se efectúe por vía marítima, fluvial o lacustre, con excepción de lo que se establezca en los convenios internacionales sobre transporte del inter-

25×

cambio uruguayo, deberá hacerse en buques de bandera nacional que reúnan las condiciones previstas en los artículos 9º y 10 de la presente ley. El transporte deberá hacerse según el siguiente orden de prioridades:".

El artículo 4º, por su parte, expresa: "Con respecto a las mercaderías en tránsito, lo dispuesto en el artículo anterior se refeire, exclusivamente, a aquellas que eventualmente,y dentro de los plazos legales, sean introducidas al territorio nacional, bajo cualquier régimen".

Observamos que muchas veces llegan al país mercaderías en tránsito y luego se pagan derechos aduaneros y demás, ingresándolas luego al territorio nacional. Esto representa el 30% de nuestro intercambio. De esta manera se está eludiendo la obligación de utilizar la bandera nacional. Lógicamente, cuando esto ocurre, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por intermedio de la Dirección General de la Marina Mercante le dice a la persona que no puede hacerlo porque no cumple con las disposiciones. Es evidente que esto puede prestarse a trampas: se trae la mercadería en tránsito, se la deja en el puerto y antes de transcurrido el año se la hace ingresar al país. Cuando esto se realiza no se cumple con la ley.

Otro de los puntos que nosotros consideramos, es la modificación del artículo 7º, relativo a las exportaciones, que tiene una particularidad que creemos necesario destacar.

El artículo 7º dice: "El Poder Ejecutivo establecerá las modificaciones de que gozarán los fletes de exportaciones que se efectúen en buques de bandera nacional. A tales efectos el exportador podrá deducir del pago de impuestos nacionales la suma correspondiente a dicha bonificación".Consideramos que es más atractiva tanto para el exportador como para el Estado, la fórmula que nosotros proponemos, que es la siguiente: "Las bonificaciones que el Poder Ejecutivo otorgue a las mercaderías de exportación se harán extensibles al flete en beneficio del exportador", --no en beneficio del armador, sino del exportador-- "siempre que el transporte de las mismas sea efectuado en buques de bandera nacional".

Por último, hemos tratado el problema de los aportes de la Seguridad Social, y efectuamos las consideraciones que estimamos oportunas.

gcq.3

25x

Como se señaló en la sesión anterior, nuestros costos operativos son mucho más elevados que los de otras banderas, sin mencionar las de conveniencia. Hemos realizado un estudio detallado con respecto a lo que era el aporte a la seguridad social, que representaba el 6% de los sueldos, y lo hemos ajustado llevándolo al 10%.Lo que hicimos fue efectuar una escala, pero llegando a un valor algo más elevado que el que establecía el decreto relativo a los aportes a la seguridad social.

Si el señor Presidente me permite, desearía leer las consideraciones que este punto nos merece, pues de esta forma los señores Senadores podrán saber cuál es el concepto en que nos apoyamos para señalar las ventajas de este sistema. También leeré el artículo modificativo que hemos elaborado, a efectos de que se conozca la forma que, en definitiva, nos parece la más apropiada para establecer el aporte a la seguridad social de la Marina Mercante Nacional.

Las consideraciones que efectuamos son las siguientes.

"La economía nacional se caracteriza, entre otros, por dos desequilibrios básicos: insuficiencia de divisas y desempleo. El primero le impide importar los volúmenes y variedades de productos necesarios para mantener una elevada actividad interna; el segundo obstaculiza la obtención de niveles de ingreso y de ventas dignas y fomenta inestabilidad social.

Para resolver ambos, las autoridades han priorizado a las exportaciones, a las cuales impuso distintos tipos de medidas cambiarias, monetarias, crediticias, fiscales y administrativas. Es en este ámbito en que la Cámara de la Marina Mercante se presenta para solicitar el ajuste de la forma de calcular las cargas sociales sobre las retribuciones formales de los tripulantes de la referida marina destinadas a la Seguridad Social, al Banco de Seguros del Estado, etc.

En efecto, dentro de la política prioritaria otorgada a la exportación, debe cuidarse de no contradecirla con disposiciones reglamentarias o aplicaciones administrativas que la distorsionen, obstaculicen o anulen.Y ello estimamos que es lo que ocurre con el actual sistema de aportación de la marina mercante".

No cabe duda que la Marina Mercante es una exportación de Servicios.

25x

"En tal sentido, debe recordarse que la actividad de la marina mercante exhibe particularidades que la diferencian notoriamente de la mayoría de las realizadas por los restantes sectores de la producción nacional (la extensión de los viajes, la imposibilidad de alejarse del lugar de trabajo, la imposibilidad por optar por la constitución de dos turnos con salarios normales, en vez de pagar salarios dobles, etc.).

Ello incide directamente tanto en la organización del trabajo, su costo y las relaciones laborales, como en definitiva, en la eficiencia y productividad con que aquel se cumple.

Si se aspira a incrementar la exportación, es fundamental que dichos efectos no traben su crecimiento; en consecuencia, deben ajustarse las disposiciones de manera que coadyuven al mismo fin de mejorar las condiciones económicas y laborales y, por lo tanto, al incremento de la productividad y de la competitividad internacionales.

Es de hacer notar que además de todas las cargas sociales y beneficios señalados en hoja adjunta, el armador nacional dèbe solventar una más, el P&I (protección and indemnity) que entre otros cubre los riesgos de la tripulación, asistencia médica, hospitalaria, etc. qué no cubre el Banco de Seguros, en el exterior.

La fórmula actualmente vigente para el cálculo de las aportaciones sociales --buscando resultados exclusivamente fiscales-- contribuye a elevar los costos, ya que no tiene presentes las particularidades del trabajo en los buques (caso de los recargos que se aplican por días no laborables, domingos, feriados, etc.) y simultáneamente, no responde a soluciones socialmente justas para con los tripulantes, al no corresponderse las elevadas aportaciones con las disposiciones que exigen embarcarse por períodos prolongados y sujetos a vicisitudes que no tienen que enfrentar la mayoría de las restantes actividades en tierra.

La doble elevación de los costos (por la forma de categorizar los días y la sucesiva aplicación del coeficiente de

rp.1

25

cargas sociales) quita competitividad externa; la onerosidad de los aportes personales desestimula la disposición a elegir la carrera del mar.

Por otra parte, en la última fase de su actividad, cuando el tripulante --por razones físicas-- se inclina a preferir tareas en tierra y a aceptar remuneraciones menores que las precedentes, pierde el beneficio que le pudieron reportar las aportaciones de la primera parte de su actividad laboral, por la forma de calcular las retribuciones de retiro.

Todo lo expuesto induce a ajustar la actual reglamentación a través de fórmulas que coherentemente integren los intereses fiscales del estado con los sociales de los trabajadores y los económicos de los empresarios para que éstos puedan competir e impulsar aceleradamente el crecimiento de las disponibilidades de divisas de las que está tan urgido el país.

En consecuencia, solicitamos se apliquen sueldos fictos para la marina mercante, a los solos efectos del cálculo de los aportes a la seguridad social, incluido el Banco de Seguros del Estado.

Entendemos que se deben aplicar sueldos fictos coherentes con la retribución real recibida por cada tripulante.

rp.2

Nosotros entendemos que el artículo 34 del Decreto Nº 14.650 del 12 de mayo de 1977 debe sustituirse por el siguiente: "A los efectos de las aportaciones a los organismos de la Seguridad Social, incluido el Banco de Seguros del Estado, se fija la siguiente escala de valores fictos de los sueldos y jornales del personal embarcado en buques de la Marina Mercante Nacional". A continuación se hace un detalle de la categorización del personal y de los coeficientes para el cálculo de los fictos. Todos los cálculos se hacen sobre la base de diez salarios mínimos. Por ejemplo, un Capitán o un Jefe de Máquinas para ultramar y gran cabotaje tendrían un ficto del 10% y si son de cabotaje, de 9%; un 1er. Oficial, un 1er. Maquinista o un 1er. Patrón lo harían por ocho salarios mínimos en el caso de ultramar y gran cabotaje y de 7% para cabotaje; un 2do. Oficial, un 2do. Patrón, un 2do. Maquinista, un Comisario o un Telegrafista lo harían por un 7% en el caso de ultramar y gran cabotaje y un 6% para cabotaje; un 3er. Oficial, un 2do. Comisario, un 3er. Maquinista, un 1er. Electricista, un 3er. Patrón o un Frigorista lo harían por un 6% en el caso de ultramar y gran cabotaje y por un 5% en el cabotaje; un 4º Oficial, un 2do. Electricista, un 4º Maquinista, un Mayordomo, un Contramaestre o un Mecánico lo harían por un 5% en el caso de ultramar y gran cabotaje y por un 4% en el cabotaje y, finalmente, un Cocinero, un Pañolero, un 1er. Mozo, un 2do. Cocinero, un Engrasador, un Foguista, un Marinero, un Mozo, un Limpiador, un Ayudante de cocina, un Carpintero o un Farolero lo harían por un 4% en el caso de ultramar y gran cabotaje y por un 3% en el caso del cabotaje.

Las cifras de este cuadro representan las unidades del sueldo mínimo nacional vigente. En el memorándum también hacemos un detalle de la forma en que inciden las cargas sociales mínimas en la Marina Mercante.

SEÑOR BARRIOS.- También adjuntamos las planillas del intercambio comercial mantenido con los países limítrofes durante 1984 - 1985, así como durante los seis primeros meses de 1986, a los efectos de que la Comisión tenga una información completa.

SEÑOR PRESIDENTE.- Una de las cosas que nos interesaba era comparar esta propuesta con el régimen actual que aquí no aparece. Ustedes lo mencionaron y dijeron que alcanzaba el 70 %.

SEÑOR BARRIOS.- Este es el régimen actual; aquí no hay ninguna

25x

propuesta.

SEÑOR POZZOLO.- En realidad, esta es la segunda oportunidad en que la Cámara de la Marina Mercante asiste a esta Comisión. A raíz del primer contacto que mantuvimos, citamos a los integrantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas a efectos de conocer su opinión al respecto, los que fueron citados para hoy a las 15 y 30 horas.

En virtud de que los representantes de la Cámara de la Marina Mercante nos han hecho entrega ahora de un escrito muy detallado, entendemos que lo único que corresponde es que se limiten a aclarar aquellos puntos más importantes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Efectivamente, ya se encuentra en la Casa el señor Subsecretario;por lo tanto, compartimos la posición del señor Senador Pozzolo.

SEÑOR RODRIGUEZ VEIGA.- Entonces, sugeriría que los señores Senadores plantearan las dudas que tienen en función de la información que obra en su poder. De esa manera ganaríamos tiempo.

SEÑOR BARRIOS.- Los señores Senadores podrán captar con plena claridad lo que resulta del material que hemos entregado.

Allí nos referimos a la incidencia mínima que puede sufrir la Marina Mercante a causa de cualquier inconveniente, como ser, mayor cantidad de horas extra o algo que influya desde el exterior; este incremento subirá pero no bajará. Esto es el equivalente a lo que recibiría si estuviera trabajando en tierra, salvo la excepción que voy a explicar ahora.

En este cuadro partimos de un costo 100 para poder marcar el porcentaje. Ese costo 100, que es el valor nominal que recibe cualquier marinero se ve incrementado por 8.33%, que es el sueldo anual complementario; por 37 días de licencia que es el mínimo que recibe la tripulación de un buque --algunos, como el capitán o los jefes de máquinas tienen 40 días, y el mínimo serían 20 días que se van incrementando a un día cada cuatro años-- pues son 20 días más 17 por todas las extras que juegan y que hay que pagarlas, corresponde un 10.31% que está a cargo del patrón; también se incrementa por los días no laborables que deben abonarse, en un 1.40%; y por francos pagados dobles, en un 14.44%. Esto sí les puede llamar la atención a los señores Senadores porque en este caso no

estamos pagando los domingos, los días francos a que tienen derecho ni los feriados; lo que se hace acá es pagar doble, porque como no podemos navegar con dos tripulaciones a la vez, nos vemos obligados a pagarle a un turno que queda en tierra. A esta altura, ya se estaría sumando un 34.48%, a lo que hay que agregarle 21.4% correspondiente a las cargas sociales directas que recibe la Dirección General de la Seguridad Social. El salario vacacional, que no lleva cargas sociales,representa el 39.15%, porque se paga sobre la licencia neta que alcanza un 10.31%, lo que significa 4.04%.

Quiere decir que al costo de 100 ya le estamos sumando alrededor de 45.90%. Si a esto le agregamos las cargas sociales que paga el patrón --incluida la Seguridad Social y el Banco de Seguros-- que suman un 21.40%, en concreto, llegamos a un costo de 167.30.

En una palabra, al salario ~~mínimo~~ --que, al final lo fija el Consejo de Salarios-- debemos agregarle un 67%. Eso está bien especificado en este documento.

Se marca lo que recibe el Estado de ese salario 100, que está en el 53% y se compone del 21,40% de aporte patronal más el 7.38% del 21,40% sobre la incidencia de lo que recibe el obrero. De este 100, el obrero recibe el 34.48%, más un 4.04% de salario vacacional, que no lleva carga social. El obrero, en realidad, aporta sobre el 34.48%; el patrón aporta el 21.4% y el obrero el 18% sobre eso, que representa el 18% aportado por éste más el 6,22% por ese concepto, todo lo cual da el porcentaje de 24.22% más el 28,78% de aporte patronal. Por consiguiente, de ese sueldo 100 original, el Estado recibe el 53%.

Quiero recalcar que esta es la incidencia mínima que recibe el patrón cuando paga un salario de 100.

Todo está bien documentado en el informe que dejamos a la Comisión. De cualquier manera, quedo a la disposición de los señores Senadores por si desean formular alguna pregunta.

SEÑOR LACALLE.- Deseo que nos pongamos de acuerdo en cuanto al "modus operandi".

Ahora vamos a recibir a los representantes del Ministerio a fin de considerar algunos aspectos del problema que tenemos

a estudio, porque todo esto relacionado con las cargas sociales surgió a raíz de un planteamiento que se efectuó en la sesión pasada.

Pienso que sobre esto tendremos que realizar una consulta con el Banco de Previsión Social.

Sin embargo, en lo demás, habiendo ya escuchado las dos opiniones, estimo que podríamos oír a los señores representantes del Ministerio con el fin de formar nuestro propio juicio, sin perjuicio de que podamos llamar, con posterioridad, a los señores integrantes de la Cámara de la Marina Mercante a fin de afinar conceptos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si los señores Senadores no desean formular nuevas preguntas, agradecemos a los señores integrantes de la Cámara de la Marina Mercante la información brindada.

(Se retiran de Sala los integrantes de la Cámara de la Marina Mercante)

(Entran en Sala el señor Subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el señor Director de la Marina Mercante)

Habíamos solicitado la presencia de los representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas con el fin de conocer su opinión sobre los proyectos presentados y sobre las observaciones realizadas por la Cámara de la Marina Mercante.

SEÑOR POZZOLO.- Pienso que tenemos que ubicar un poco los aspectos del problema.

Existe un proyecto del Poder Ejecutivo y una propuesta global de la Marina Mercante. En la sesión anterior creo que se había resuelto no entrar a la consideración de la ley de fondo, a esa global que la Marina había planteado, sino referirnos, en el día de hoy, a las observaciones realizadas, a través de una nota, por la Cámara de la Marina Mercante al proyecto del Poder Ejecutivo.

Según creí entender, enviaríamos esa nota al Ministerio para que éste se expidiera sobre las observaciones formuladas.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Deseo trasmitir a la Comisión que el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas está en estos momentos recibiendo a una Comisión de Análisis de Obras relacionada con el Banco Mundial, por lo cual pide excusas por no poder concurrir; sin embargo, reitera que está a las órdenes de esta Comisión.

Refiriéndome a los proyectos de ley presentados y yendo a uno por uno, para un más fácil análisis, digo que en relación a la ley de abanderamiento se han planteado modificaciones a la existente, tratando de hacerla más ágil.

En algún momento, la Cámara de la Marina Mercante nos hizo llegar su proyecto sustituyendo totalmente la ley, la cual nos merecía algunos reparos, básicamente porque no buscaba agilitar las tramitaciones.

Pienso que este proyecto equilibra la celeridad de trámite y la seguridad de las altas y los ceses en materia de abanderamiento.

Con respecto al memorándum presentado por la Cámara de la Marina Mercante debemos decir que en él existen tres temas. El primero, se refiere al artículo 7º de la Ley Nº 10.945 al cual se le da nueva redacción. A propósito de la garantía que debe constituirse --que según planteamos en el proyecto es el 1.5% del valor del buque y que puede realizarse en efectivo o por fianza personal-- ellos prevén la posibilidad de algún tipo de participación de la Comisión Honoraria Administradora del Fondo, determinándose claramente cuándo la Prefectura Nacional Naval puede girar contra ese Fondo.

Por parte del Ministerio no existiría inconveniente en que, a continuación del artículo 7º del proyecto de ley que hemos presentado, se dijera algo así: La Comisión Administradora del Fondo deberá liberar, a favor de la Prefectura Nacional Naval, a su solicitud, los fondos que correspondan hasta el máximo de la garantía depositada por cada buque con los fines específicos anteriormente indicados, manteniendo el encaje que determina la reglamentación.

rp.2

Quiere decir que este texto es simplemente aclaratorio y para satisfacer las dudas planteadas por la Cámara de la Marina Mercante. Además, no altera lo que nosotros hemos planteado. Con el mismo sentido, se modifica el artículo 9º de la Ley Nº 10.945. Se propone el siguiente agregado: "Sin que esta comunicación genere tributo o erogación de clase alguna, o por ningún concepto". Esto se refiere a la comunicación al Banco de la República. No tenemos, pues, inconveniente, en que se agregue esta frase, a pesar de que, en la redacción actual, a nuestro juicio, surge claramente.

Me voy a referir ahora a otro tema de mayor alcance y es el que está planteado en el artículo 7º, que cita una tasa de abanderamiento. La Cámara de la Marina Mercante nos hizo llegar, en su oportunidad, una inquietud con respecto a la eliminación total de la tasa, es decir, que el ingreso de los buques fuera absolutamente gratuito. Como el tema es opinable, se pensó que una tasa del 1.5% no cambiaba demasiado la decisión empresaria. Además, la tasa se vierte al Fondo de Marina Mercante, por lo tanto va al mismo sector. Con respecto al tema no hay un ánimo fiscalista porque, como podrán ver los señores Senadores, el Fondo vuelve a ser autónomo --independencia largamente sostenida por varios de los legisladores aquí presentes-- y porque, además, básicamente, aun las banderas de conveniencia cobran algo cuando se embanderan.

Al respecto, señor Presidente, se pensó que sería negativo resolver que fuera absolutamente gratuito abanderar en el Uruguay. Entonces, se decidió aplicar una tasa muy pequeña, que es más o menos la misma que se pagaba al Banco de la República para hacer alguna tramitación. Asimismo, se les ha exonerado del 10% o del 15% del recargo a la importación, se ha bajado la garantía, que de un 3% a consignar en efectivo pasa al 1,5% --que se puede hacer por fianza-- por tanto, no hay erogación. O sea que el individuo abandera y lo único que paga es ese 1,5% de tasa. Pienso que es más sensato cobrar algo, porque, de lo contrario, los países limítrofes podrían plantear que el Uruguay intenta efectuar una competencia desleal, al convertirse en bandera de conveniencia. Eso podría generar alguna tirantez...

SEÑOR LACALLE HERRERA.- ¿Me permite?

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Con mucho gusto.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Señor Subsecretario: yo pondría la calificación de tasa entre comillas, porque en realidad esto sería un impuesto a la adquisición de barcos. Claro que como va a integrar el Fondo de la Marina Mercante, el concepto podría estirarse. Pero esto es un preciosismo que va más allá de la acción de esta Comisión.

Según entendí, el precio de adquisición del barco estaría gravado en 1,5%, o sea que las cifras pueden ser importantes: 300.000 dólares. Es decir que, por un lado, según la expresión del señor Subsecretario, parecería que la cantidad a obtenerse no incide demasiado; pero, por otro, señala que la Argentina tomaría la gratuidad como que el Uruguay estaría "liberiándose". ¿No habrá un camino intermedio? Por ejemplo, un pago que se pueda efectuar, desarrollado en el tiempo.

Se dice, además, que no está presente el afán recaudatorio porque las cantidades a obtenerse por ese concepto no son importantes y que el hecho de que no se aplique ninguna tasa puede convertirnos en un país demasiado fácil a los ojos, por ejemplo, de la Argentina. A mi juicio ambos argumentos son un tanto contradictorios. O las cantidades no son importantes y entonces a los argentinos no les va ni les viene, o lo son, con lo cual habría que buscar una solución intermedia. O sea que un camino intermedio entre lo que opinan el Gobierno y la Cámara podría estar, quizá, en buscar un diferimiento o una rebaja en la tasa.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Con respecto a la incidencia de las cifras, señalo que por un buque de U$S 3:000.000 --como no hay ninguno en la marina nacional-- se obtendrían U$S 45.000. De manera que con los montos que se manejan, las cantidades resultantes no son importantes. Pero no hay problema en aceptar que se pueda pagar en doce meses...

SEÑOR LACALLE HERRERA.- El ejemplo me resulta válido, por lo que retiro mis objeciones.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica por algunos instantes)

SEÑOR SUBSECRETARIO.- En el proyecto de la Cámara, modificativo del decreto-ley Nº 14.650, se establecen, entre otras cosas, las prioridades para otorgar créditos. Se dice, por

ejemplo, que se dará prioridad a las propuestas en las que se utilicen astilleros nacionales.

Puede darse el caso, señor Presidente, de que el señor Senador Lacalle Herrera presente un proyecto de reparación de su buque a cargo de un astillero nacional. El proyeto de la Cámara dice "que deberá darse prioridad a la industria nacional cuando las condiciones que ésta ofrezca no superen más de un cinco por ciento". Pero creo que este planteamiento se realiza porque no se ha comprendido el alcance de la norma. Esta no exige que el armador deba recurrir al astillero nacional sino que, simplemente, dice que si vienen tres armadores con tres propuestas de refacción de buques --dos extranjeros y uno nacional, por ejemplo-- y no hay dinero para prestarle a los tres, se va a dar preferencia al que trae una propuesta nacional. Pero si esos tres traen propuestas extranjeras o si hay dinero suficiente, no se les va a crear ningún problema.

Señor Presidente: nosotros no tenemos la intención de dirimir un pleito --que se da en todos los sectores de la sociedad-- entre el que encarga un trabajo y lo paga y el que lo realiza. En esto siempre hay un problema de precios. Además, se trata de empresas importantes y el Estado no tiene por qué estar indicando qué precios deben cobrar. La cuestión es que el Fondo --que naturalmente tiene poco dinero-- si tiene que optar entre dos propuestas, seleccionará la nacional. Ese es el alcance de la norma. Por lo tanto, no es necesario fijar un porcentaje, porque ya estará dado por el libre juego del mercado.

Por último, señor Presidente, vamos a proponer dos modificaciones a nuestros propios proyectos. La primera es para aclarar el artículo 4º del proyecto que modifica la Ley Nº 10.945. Dicho artículo 4º decía: "El cese de bandera de un buque será otorgado por la misma autoridad que concedió el abanderamiento". Como esto puede ser objeto, a su vez, de una delegación, no resulta claro quién otorga el cese. En consecuencia solicitamos la sustitución de las palabras "la misma autoridad", por "la Prefectura Nacional Naval o la Dirección Registral de Marina Mercante".

Puesto que se trata de una cuestión de mero trámite, parecería la mejor solución dejarlo desconcentrado...

SEÑOR PRESIDENTE.- Ya se había conversado al respecto.

mu.3

25×

SEÑOR POZZOLO.- ¿Cuál de los dos organismos? ¿No hay problema de competencias?

SEÑOR SUBSECRETARIO.- La Prefetura Nacional Naval o la Dirección. Es decir, alternativo, para que cualquiera de los dos pueda otorgar el cese. Generalmente los armadores tienen mucho apuro por ese trámite, porque significa que están cambiando o vendiendo una embarcación. Se trata de controlar papeles, si los certificados son correctos, etc., o sea que no se trata de una decisión de tipo político que necesite una expresión de más alto valor.

Un segundo elemento se refiere al proyecto de ley de astilleros. Hemos propuesto aquí que la adquisición en plaza de los materiales, etc., se exonerará del Impuesto al Valor Agregado. A su vez, la Cámara nos dice que el régimen que ellos tienen, en razón de un reciente decreto al que esta ley pretende dar un marco adecuado, no es el de la exoneración sino el de reintegros, lo que facilita los controles y hasta, si se quiere, sería un poco más beneficioso. En ese sentido, solicitaríamos que, de ser posible, en lugar de establecerse la exoneración del IVA se dispusiese que se reintegrará a los astilleros o a las empresas astilleras lo que hayan pago por concepto de ese impuesto. El espíritu es el mismo; simplemente hay un cambio de redacción. Para ser más claro, digamos que se trata del único artículo del proyecto modificativo de la ley Nª 15.657.

A propósito de este tema, se planteó la posibilidad de exonerar del IVA a los seguros --suponemos que son los que pagan los buques-- a cargo de los armadores. Este planteamiento lo hemos trasladado en el día de hoy a la órbita del Ministerio de Economía y Finanzas y, en ese sentido, se nos ha prometido que en el correr de la semana tendríamos una respuesta. A nuestro juicio, si exoneramos la reparación, parecería que el seguro por ese concepto...

SEÑOR POZZOLO.- Seguros y servicios.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Lo que sucede es que parece que no habría servicios que exonerar; los servicios portuarios y también las reparaciones están exoneradas del IVA, lo que hace que el tema sea el seguro.

En cuanto a este tema concreto, es todo cuanto teníamos que informar.

hrm.1
D.452

25

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Una manera de trabajar sería la de que por Secretaría se hiciera un comparativo de los artículos con las tres versiones, es decir, una del Poder Ejecutivo, otra con la respuesta de la Cámara de la Marina Mercante y, finalmente la consiguiente contestación del Poder Ejecutivo. De esa forma, podríamos trabajar directamente para luego elevar un proyecto al Plenario. Este es un tema que requiere rápida dilucidación y en ese sentido creo que los extremos están próximos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si me permiten, pienso que las autoridades del Ministerio respectivo deberían examinar esta respuesta que ha llegado hoy de la Cámara de la Marina Mercante, es decir, la modificación del artículo 3ª de la ley Nº 14.650.

SEÑOR POZZOLO.- Creo que en la última reunión de la Comisión hubo consenso de que aquí teníamos dos etapas: una, la del proyecto del Poder Ejecutivo, y otra, las modificaciones sugeridas en un memorándum muy concreto y que hoy ha desarrollado el señor Subsecretario. Eso significa un avance en lo que hace a este proyecto de ley; en cuanto al tema de fondo, lo encararíamos posteriormente.

Desde mi punto de vista, de acuerdo con el criterio o la estrategia que oportunamente se fijó la Comiisón, no podemos introducir nuevos elementos en base a un memorándum que hoy entrega la Marina Mercante. Esa podría ser una segunda etapa, pero creo que el camino más indicado es el que ha señalado el señor Senador Lacalle Herrera. Es decir, que hay un proyecto del Poder Ejecutivo, hay observaciones y también hay modificaciones introducidas a ese proyecto y sobre esa base es que tenemos que trabajar. Por supuesto que esto no quiere decir que olvidemos el tema. De proceder de otra forma, agregaríamos nuevos temas y de aquí no saldría absolutamente nada.

Pienso que aquí se ha cerrado un capítulo. Así lo entendí y lo manifesté antes de que el señor Subsecretario comenzara a hablar. Esto que digo no inhabilita a que de aquí en adelante se abran otras instancias. Lo cierto es que no se justifica que todos los días las autoridades de la Marina Mercante estén pidiendo audiencias a la Comisión y presentando nuevas modificaciones; ya estuvieron la semana próxima pasada, es decir, antes de la respuesta que hoy ha venido a dar el Poder Ejecutivo y ahora plantean otro tipo de sugerencias. Si la semana próxima los recibimos nuevamente y entonces formulan otro tipo de planteamientos, sería algo de nunca aca-

bar; por ese camino, no llegaremos a votar algo en concreto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me hago cargo de la necesidad de actuar con pragmatismo en el tema. De lo que se trata no es de abordar la modificación total de la ley de la Marina Mercante, sino de recoger simplemente una respuesta de modificación al artículo 3ª, ya considerado en la reunión anterior por las autoridades de la Marina y en ese sentido --creo que ése fue el consenso-- se creyó oportuno que se planteara ahora y que fuera examinado por el Ministerio respectivo, y que éste diera su opinión. Se trata de un solo artículo, aunque creo que también hay una pequeña modificación al artículo 4ª. Pero, en concreto, no es una modificación a toda la ley.

Quiere decir que hemos dejado de lado la propuesta de una nueva ley de la Marina Mercante formulada por la Cámara; simplemente nos atenemos a las observaciones que hizo al proyecto del Poder Ejecutivo y a estas sugerencias del artículo 3ª. Me parece que eso no dificulta el tratamiento del tema. Si existe opinión coincidente por parte del Poder Ejecutivo sobre este tema, sería un error no recogerla; es necesario saberla.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Coadyuvante con la opinión del señor Presidente, debo decir que son dos observaciones que, a lo mejor, las pueden dar hoy, o acaso contestar por escrito.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Creo que habría algo más a considerar. Aquí se propone una modificación del artículo 7ª de la ley Nª 14.650, en la que se puede apreciar una reiteración de un planteo.

A través de este mecanismo, la Cámara de la Marina Mercante aspira a que se realice una bonificación al flete, tal como se hace con las mercaderías de exportación. En ese sentido, ya hemos comunicado a la Cámara que el criterio del Poder Ejecutivo es desgravar a la Marina Mercante, pero lo que no es razonable es generar transferencia de los sectores de consumo del país a favor de quienes hacen flete.

SEÑOR PRESIDENTE.- En el artículo se dice que será a beneficio del exportador. Lo que el texto dice es que las bonificaciones que el Poder Ejecutivo otorgue a las mercaderías de exportación se harán extensivas al flete en beneficio del exportador. Eso signfica, en definitiva, bonificar el flete. Pe

ro si se está otorgando una bonificación, como puede ser el reintegro de leyes sociales o algo por el estilo, ese costo lo paga el resto de la sociedad.

La idea que en un primer momento hemos manejado --y así se lo hemos hecho saber a la Cámara-- es de eliminarles los impuestos, o sea, ponerlos en mejores condiciones de competencia, pero no subsidiarlos. No obstante, estas bonificaciones son un subsidio; no importa si el que cobra es el del flete o el exportador, porque es lo mismo. Es decir que el costo del flete recibe una bonificación que alguien deberá pagar y, en este caso, va a ser el resto de la sociedad a través de los impuestos.

El otro artículo, el 3ª, refiere al tema reserva de carga, punto este en el que hemos tratado de llegar a una solución, y en ese sentido queremos que sea lo más equidistante posible. Aquí se ha puesto al Estado en la obligación de consultar el flete y en la de proceder a otorgarlo, en caso de igualdad, al flete nacional. La intención es no crear una especie de monopolio por parte de los pocos armadores nacionales en perjuicio del Estado a través de una distorsión del precio.

Es decir que el mecanismo asegura que en cualquier caso en que un armador nacional quiera competir, a igualdad de precio, tiene una enorme ventaja. Consideramos que ésta es una posición muy beneficiosa.

Vamos a leer esto con más detenimiento, pero adelantamos que no apoyaríamos más cambios.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- ¿Y el artículo 4ª?

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Aquí se plantea la eliminación del artículo 4ª. Tendríamos que verlo con cuidado, por las dudas de que surja algún tipo de ramificación.

Con respecto a este punto, creo que no va a haber problemas en cuanto a que se derogue, y lo ratifica el señor Capirán presente en Sala.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- El asunto sería el siguiente: mercaderías en tránsito que después son introducidas. Al ser definidas jurídicamente en tránsito, e ingresar a la zona franca, por ejemplo, no cumplen con los requisitos de los barcos

de la marina nacional. Jurídicamente se introducen, pero ya ha sido cumplida la etapa del flete.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Desde ese punto de vista, creo que puede ser un tema a considerar.

Aclaro que haré llegar un memorándum de este asunto a los miembros de la Comisión, así como sobre el problema del IVA en cuanto a los seguros. Esto es lo que quedaría pendiente.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la colaboración prestada.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 16 y 14 minutos)

hrm.5
D.452

25x